



Verslag

Dutch Arctic Circle bijeenkomst

24 maart 2021

Beslagen ten ijs

Context/ kader

Woensdag 24 maart van 10:00-12:30u vond de Dutch Arctic Circle bijeenkomst 'Beslagen ten ijs' plaats. Deze bijeenkomst stond in het teken het Nederlands en Europees polair beleid, juridische kaders in het Noordpoolgebied en maritieme ontwikkelingen.

Deelnemers: Anders Lörtzer (Student Avans Hogeschool), Annette Scheepstra (RUG), Arjen Uytendaal (Nederland Maritiemland), Bernadette Castro (Royal IHC), Daan Blok (NWO), Dick van der Kroef (NWO), Eelco Leemans (Leeways Marine, gespreksleider), Ellis Doeven (Ellis Doeven Photography), Elsje Duimel (Bureau Wing, verslag), Erik Verheul (Frozen Stories in Stone monumentrestauraties), Esther Kokmeijer (Antarktikos), Frieda van Essen (Frieda van Essen Communicatie), Gijs Sluik (SV Tecla), Guus van der Bles (Conoship), Hannah Wijmenga (Ministerie van Buitenlandse Zaken), Jarno Dakhorst (NEN), Jeroen Hoving (TU Delft), Kees Bastmeijer (Universiteit Tilburg), Leentje Toering (Rederij Bark EUROPA), Liz ter Kuile (Ministerie van Buitenlandse Zaken), Maarten Verdaasdonk (Stichting de Noordzee/Clean Shipping Index), Marcel Pera (BigLift Shipping), Marjolein van Gennip (Red Box Energy Services), Mark van der Hulst (Oceanwide Expeditions), Mark van den Berg (BigLift Shipping), Marlynda Elstgeest (Waterproof Expeditions), Niels Geelhoed (Bureau Wing), Renno Hokwerda (NWO), Robert Blaauw (NWO), Ronald Lanters (Bureau Wing), Sanne Moedt (University of Copenhagen), Sibrand Hassing (Holland America Group), Tammo Bult (WMR), Udo Prinsen (Udo Prinsen Studio), Wim Jolles (Jolmar Consult).

De polaire ontwikkelingen en de rol van Nederland en de Dutch Arctic Circle

Toelichting op de Dutch Arctic Circle en het programma

Eelco Leemans (Leeways Marine) coördineert het Dutch Arctic Circle (DAC) netwerk, samen met Linde van Bets (Wing, Partner in Ruimte en Ontwikkeling, Linde wordt tijdelijk vervangen door Elsje Duimel) en Arjen Uytendaal (Nederland Maritiem Land). Hij heet iedereen welkom bij de eerste bijeenkomst van de Dutch Arctic Circle (DAC) van 2021.

De DAC startte als een privaat initiatief in 2013, met een sterke vertegenwoordiging vanuit de olie- en gassector. Ondertussen is het maatschappelijke speelveld in het Arctische gebied veranderd, dat vraagt ook een vernieuwde aanpak van de DAC en een uitbreiding naar andere sectoren uit het maritieme bedrijfsleven en maatschappelijke partners. Daarnaast heeft de DAC zich ontwikkeld als klankbordgroep voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat de DAC ook financiert sinds 2017.

Elk jaar plant de DAC twee bijeenkomsten en dit jaar staat er ook een groter evenement gepland in het najaar, de Polaire Dag. Ook verzorgt de DAC-communicatie via een nieuwsbrief, website (www.dac-netwerk.nl) en LinkedIn-pagina.

Interview met Liz ter Kuile over de nieuwe Nederlandse Polaire Strategie

Liz ter Kuile is senior beleidsmedewerker Polaire Zaken en Oceanen bij het ministerie van Buitenlandse Zaken en ook de senior Arctic Official voor Nederland. Zij is de Nederlandse vertegenwoordiger bij o.a. de Arctische Raad. Eelco en de aanwezige DAC leden bevragen Liz over de in de Tweede Kamer vastgestelde nieuwe Nederlandse Polaire Strategie (NPS).

Eelco: Nederland heeft een nieuwe polaire strategie gelanceerd, wat is de kern en is er een verschil met de vorige strategie?

Liz: in december 2020 is de nieuwe polaire strategie vanuit Nederland aan de Tweede Kamer. In 2020 werd eerst een Algemeen Polair Overleg (APO) gehouden, een jaarlijkse bijeenkomst met de mensen van de verschillende ministeries die te maken hebben met polair beleid, direct betrokken wetenschappers, het KNMI en NWO. Tijdens dat APO is het totstandkomingsproces van de nieuwe strategie ingeluid en zijn de hoofdlijnen vastgesteld. De belangrijkste constatering is dat het voorgaande polaire beleid, met de drie kernbegrippen: duurzaamheid, internationale samenwerking en wetenschap nog actueel is. Men wil één polaire strategie behouden, zowel voor het Arctisch als Antarctisch gebied en wilde men iets concreter zijn en schetsen waar Nederland over 5 jaar wil staan. Die doelen en missies zijn verweven in de structuur van de strategie: “*Nederland wil zich inzetten voor het beschermen van natuur en milieu, het versterken van internationale samenwerking en het borgen van duurzaamheid van economische activiteiten*”. Nieuw in de strategie zijn meer aandacht genereren voor klimaatverandering op alle aspecten van de strategie en aandacht voor veiligheid en geopolitieke aspecten. De titel is ‘Beslagen ten ijs’. Nederland wil voorbereid zijn op alle veranderingen die zich in de polaire gebieden voltrekken als gevolg van klimaatverandering. Dit gaat over onderwerpen als biodiversiteit, stijgende zeespiegel, veranderende weerpatronen, moeilijk bereikbare olie en gas en zeldzame metalen, scheepvaartroutes die vrijkomen en meer mogelijkheden voor visserij en toerisme. Als gevolg daarvan worden zowel Arctische als niet Arctische landen actiever. Het allerliefst zien we dat de veranderingen in de poolgebieden zich niet voltrekken door behoud van het ijs, daar zetten we op in. Dat kan alleen met een ambitieuze implementatie van het Parijs Akkoord.

Eelco: Nederland is niet de enige partij die beleid ontwikkeld rondom het Noordpoolgebied. De Europese Unie (EU) doet dat ook. De EU heeft recent een consultatieronde gehad over het noordpoolbeleid. Wat voor een verwevenheid is daar?

Liz: De EU is bezig met het updaten van haar polaire beleid en het is de bedoeling dat dit eind 2021 uitkomt. Het bestaande beleid wordt geüpdatet en er komt waarschijnlijk weer een joint communication. Eind dit jaar heeft de EC om input te verzamelen een survey rondgestuurd, die Nederland ook heeft ingevuld. Het momentum viel samen met de eindfase van de nieuwe NPS. Zo kon de inhoud uit de NPS meegegeven worden aan de EU. Het EU-beleid is grotendeels nog actueel en de drie prioriteiten uit EU-beleid zijn in lijn met Nederlands beleid: Klimaatbeleid en verduurzaming van het milieu, verduurzaming van ontwikkeling in en om Noordpoolgebied en internationale samenwerking. Het Europees beleid is vooral toegespitst op de Europese Arctic. Wat mist in het

Europees beleid is dat er wel heel veel wordt gesproken over het belang van economische ontwikkeling en duurzaamheid, maar dit wordt weinig concreet. Die concrete stappen zijn nodig om te zorgen dat economische ontwikkeling zo duurzaam mogelijk gebeurt.

Robert: de NPS is een uitgebreider document dan de vorige keer. Er is meer aandacht voor bescherming en duurzaamheid, maar er zijn niet meer middelen om deze uit te voeren richting de Arctische Raad en de zuidpool. Hoe lukt dat als je niet meer middelen en mensen krijgt?

Liz: goede vraag, we proberen ons beleidsmatig en diplomatiek meer in te spannen. Dat betekent dat we nog meer aanwezig zullen zijn op alle Arctische bijeenkomsten, fora en gremia, zoals bijvoorbeeld in de Arctische Raad. Daar krijgen we o.b.v. deze strategie meer mandaat voor om steviger op in te zetten. Inderdaad niet meer mankracht en middelen, maar we willen ons op een slimme manier sterker maken voor de Arctic.

Robert: De toegenomen toegankelijkheid van de Noordpool is al langer een belangrijk aandachtspunt. Hoe beoordelen we die en hoe gaan we om met die risico's? Spreekt Nederland zich daarover uit en welke positie neemt Nederland in? Willen we nieuwe initiatieven remmen of zien we de Noordpool als een gebied waar iets heel nieuws kan gebeuren/ een bijdrage aan een duurzame energietransitie?

Liz: als het aankomt op fossiel/olie en gas is er als overheid afbouw van de financiering, dat staat in de strategie. Wat we belangrijk vinden is dat de Arctic zo duurzaam mogelijk wordt ontwikkeld. Daarbij moeten we ons juist richten op bedrijven die dergelijke expertise met zich meebrengen. Alles wat te maken heeft met schone vormen van energie en energietransitie is heel welkom en daar willen we vanuit de DAC op inzetten.

Anette: attendeert de deelnemers op de nieuwe onderzoeksagenda vanuit de EU. Deze is gebaseerd op interactie met stakeholders en waar behoefte aan is in de poolgebieden. Bijvoorbeeld: hoe kunnen we goede strategieën ontwikkelen voor veilige operaties in het Noordpoolgebied? Men is begonnen met het tweede traject in PolarNed. Samen met stakeholders nu kijken wat de hoogste prioriteit heeft. Verder vult ze aan dat een goede samenwerking met de inheemse bevolking belangrijk is, en dat het belangrijk is dat bedrijven snappen hoe het werkt en een goede samenwerking daar ontwikkelen.

Liz noemt dit een goede aanvulling, omdat duurzaamheid bovenaan staat als je de inheemse bevolking erbij betreft.

Eelco: Wat staat er in de strategie over de DAC?

Liz: onder het kopje "waarborgen duurzaamheid economische activiteiten" zeggen we dat Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen door hun expertise een belangrijke rol kunnen spelen bij de ontwikkeling van technologieën voor veilige en duurzame technologieën in extreme omstandigheden. Vanuit die positie moeten we ook een bijdrage leveren aan acceptabele ontwikkeling in het noordpoolgebied ook door anderen. In de strategie wordt aangegeven dat de DAC de komende jaren wordt benut om kennis en kunde van Nederlands bedrijfsleven op het gebied van duurzaamheid te mobiliseren en identificeren hoe deze kan worden ingezet ten behoeve van duurzame ontwikkeling van het arctisch gebied. Daarbij is ook gekeken naar eerder onderzoek van Clingendael, om het DAC-netwerk actiever in te zetten om het beleid en activiteiten van de belangrijkste arctische stakeholders af te stemmen. Dat doen we hiermee ook.

Renno: zijn er nog andere landen die op de strategie gereageerd hebben?

Liz: Tijdens een reguliere Arctische Raad is de nieuwe NPS onder de aandacht gebracht. De Nederlandse arctisch ambassadeur, Carola van Rijnsoever, heeft hem naar haar collega's in de Arctische Raad gestuurd. Vooral EU-landen waren heel enthousiast. Ze benadrukken dat Nederland door haar lange actieve rol goed begrijpt wat er aan de hand is in het gebied. Tot nu toe zijn er vooral bijzonder positieve reacties.

Het Nederlandse maritieme cluster – Arjen Uytendaal, Nederland Maritiem Land

Vanuit de DAC wordt actief gezocht naar verbinding met het maritieme bedrijfsleven. Arjen schetst in zijn presentatie een beeld van deze sector en laat zien hoe groot het aandeel van de sector in het arctisch gebied is.

Het Nederlandse maritieme cluster is een heel compleet plaatje. Zo is er veel bedrijvigheid en economie rond de havens en reders (short sea, zware lading schepen, dienstverlening op Noordzee). Er is sprake van een verschuiving van de logistieke kant (verladen) naar dienstverlening op o.a. de Noordzee. In de offshore vindt een transitie plaats van olie en gas naar duurzame opwekking van energie. Maritieme toeleveranciers leveren niet alleen aan Nederlandse werven maar ook veel in het buitenland. Bijna de helft van wat aan boord van schepen te vinden is komt van Europese toeleveranciers en Nederland speelt daar een heel belangrijke rol in. De baggeraars, visserij en ook de marine zelf is een belangrijk onderdeel door de innovatie die zij leveren aan Nederlandse schepen en toeleveranciers. Er zijn ongeveer 20.000 bedrijven actief in de Nederlandse maritieme sector, met een waarde van het cluster van 25 miljard Euro en een productiewaarde van 60 miljard Euro. Bij Nederlandse reders werken nog eens 16.000 niet Nederlandse werknemers. Kijkende naar de trends in de sector sinds 2006 tot en met 2019, gaat het in de scheepsbouw, zeevaart en visserij niet goed door o.a. de financiële crisis en corona. Veel werkgelegenheid is naar Azië gegaan. Havens, maritieme dienstverlening, offshore, en maritieme waterbouw hebben het veel beter gedaan. De ontwikkeling van de (directe) werkgelegenheid in de maritieme sector is veel vlakker. Schepen varen nog steeds en mensen zijn daardoor ook nog steeds nodig. Door corona zijn er nu reorganisaties bij grote bedrijven. Prioriteiten van de maritieme sector liggen op human capital (vergroten van de instroom van jongeren, een leve lang leren), innovatie (verduurzaming van de sector 'maritiem masterplan emissie loze sector' en digitalisering) en trade (bevorderen van export, level playing field).

Wat is er een link met arctische bedrijvigheid?

Er is slechts een kleine groep Nederlandse bedrijven die iets doen met de Arctic en ervaring hebben met varen en werken in ijs. Bedrijven opereren mogelijk minder snel in de Arctic, omdat het geopolitiek gevoelig ligt, vanwege Russische sancties die activiteiten gecompliceerd maken, vanwege onvoldoende kennis of de schaal waarop men er kan opereren of vanwege zware concurrentie vanuit China en Rusland (o.b.v. interviews met bedrijfsleven vanuit de DAC). Maar er is wel degelijk expertise in Nederland in grondwerk, onderzoek, baggeren, grind aanbrengen, duurzame manieren van olie en gas winnen en ijsnavigatie. Nederland is actief in het faciliteren van toerisme met cruiseschepen, op kleine schaal in de logistiek, in de dienstverlening en in het aanleggen van constructies, zoals natte infrastructuur, havens en eilanden. Ook is Nederland goed in scheepsbouw van bijvoorbeeld ijsbrekers, emissievrije jachten, ijs versterkte droge lading schepen, ijsbrekers en sleepboten.

Conclusie: er is weinig Nederlandse bedrijvigheid en omzet in het Arctisch gebied kijkende naar het totaalplaatje van de maritieme markt. Het is een lastige markt vanwege de grote concurrentie en daar tegenkracht aan bieden is erg lastig. Vanuit duurzaamheid zou er mogelijk wat meer markt zijn voor Nederland. De druk om duurzaam te opereren levert complicaties op voor snelle groei en omzet. Op zichzelf is het voor de Nederlandse maritieme sector moeilijk om meer omzet en toegevoegde waarde te genereren voor zaken die met het Arctisch gebied te maken hebben.

Vragen

Liz: dankt Arjen voor de heldere presentatie. Een rapportage van CPB liet zien dat als de noordelijke zeeroute commercieel levensvatbaar wordt tweederde van goederen die via het Suezkanaal worden vervoerd in de toekomst via de noordelijke zeeroute worden vervoerd. Op korte termijn lijkt er nog geen toegevoegde waarde van deze route, maar op een gegeven moment komt er een omslagpunt. Internationaal is er een grote verduurzamingswens en Rusland heeft het voorzitterschap van de AR hoog staan. Helpt het niet dat als het wel booming wordt, als je er dan al zit? Arjen: klopt dat dit op de lange termijn wel gaat spelen. De route geeft een grote tijdsbesparing. Er komen nu zoveel andere zaken (stikstofcrisis, verduurzamingsopgaven vanuit IMO) op bedrijven af dat deze route nog geen grote prioriteit heeft.

Intermezzo – Esther Kokmeijer (Antarktikos)

mail@estherkokmeijer.nl / www.esterkokmeijer.nl

Esther werkt als beeldend kunstenaar. Haar werk gaat vooral over de interactie tussen mens en natuur. Zo lang ze zich kan herinneren is ze al gefascineerd door de poolgebieden. Sinds 2013 is ze poolgids en – fotograaf en daarnaast doet ze ook andere projecten in de poolgebieden.

Antarktikos is een magazine dat geheel geweid is aan Antarctica en de verbinding tussen kunst en wetenschap en zal jaarlijks verschijnen. Het is begonnen als zoektocht om werk van andere kunstenaars en wetenschappers in de ruimste zin van het woord bij elkaar te brengen. Op de website staat de tekst: “*the aim of art is to represent not the outward appearance of things but the internal signifigance.*” Ze vindt het mooi dat dit ook zowel voor kunst als voor wetenschap geldt. Er zijn ook veel verschillen. Zo is wetenschap gebonden aan protocollen, terwijl kunst juist het beste floreert in grenzeloosheid. Dat vindt ze een mooie combinatie. Geïnteresseerde wetenschappers en kunstenaars kunnen via een open call kunst- en onderzoeksprojecten delen via een formulier op de website. Zo kan een bijdrage geleverd worden aan het tijdschrift. De eerste uitgave van Antarktikos gaat over “mapping nature”. Aanmelden om de nieuwsbrief te ontvangen kan via:

<https://www.antarktikos.com/>.

De Noordpool en het Internationale Recht van de Zee – Erik Molenaar, NILOS/ UU

Erik is Deputy director bij het Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS) onderdeel van de Universiteit Utrecht. Hij geeft een introductie in de link tussen de Noordpool en het internationale recht van de zee.

Er is geen algemeen aanvaarde definitie voor de noordpool, diens zeegebied, en de (centrale) Arctische Oceaan (CAO). Het begrip Arctische Oceaan omvat een breder gebied dan de CAO. De CAO is het gebied ten noorden van Groenland (hier is min of meer overeenstemming over). Nederlandse vissers vissen uitgebreid in het water ten noorden van IJsland en zij houden zich ook bezig met Arctische visserij. Er zijn 8 Arctische staten, waar ook de kuststaten aan de CAO onder vallen (de 'Arctic Five': Rusland, V.S., Denemarken, Noorwegen en Canada). Zij hebben de beroemde Ilulissat-verklaring uit 2008 ondertekend. Kansen in het Arctisch gebied zijn bijvoorbeeld de minerale rijkdommen van Groenland, de Trans-Arctische scheepvaart en het verspreidingsgebied van visbestanden dat verschuift naar de poolgebieden als gevolg van klimaatverandering. Er zijn verschillende geschillen in het Arctisch gebied. Zo kent het Spitsbergenverdrag uit 1920 soevereiniteit toe aan Noorwegen en gelijke toegang aan de Verdragspartijen (nu 46). Noorwegen noemt dat het verdrag niet van toepassing is buiten de territoriale zee van Svalbard. De meeste andere verdragspartijen stellen dat het verdrag van toepassing is op alle maritieme zones van Svalbard. Een ander geschil gaat over wetenschappelijk onderzoek. Het recht op het doen van onderzoek wordt niet specifiek genoemd in het Spitsbergen verdrag, maar er zijn wel argumenten om te stellen dat het impliciet wel aanwezig is.

Het internationaalrechtelijk regime is ontzettend uitgebreid. Alle mondiale verdragen en organisaties hebben ook bevoegdheid in het Arctisch gebied, zoals het VN Zeerechtverdrag. Ook zijn er belangrijke sectorale verschillen: uitsluitend mondiaal is bijvoorbeeld diepzeemijnbouw (Internationale Zeebodem Autoriteit), vooral mondiaal is zeescheepvaart (Internationale Maritieme Organisatie) en visserij is vooral regionaal (regionale visserijbeheersorganisaties).

De Arctische Raad (AR) heeft een breed mandaat, wat gaat over gezamenlijke issues in het noordpoolgebied, vooral over duurzame ontwikkeling en natuurbescherming. Het is een intergouvernementeel forum waardoor het niet mogelijk is juridisch bindende besluiten te nemen. Vanuit de AR zijn drie verdragen tot stand gekomen, over search and rescue, over marine pollution en prevention en over wetenschappelijke samenwerking. Belangrijkste activiteiten zijn projectmatig wetenschappelijk georiënteerde rapportages leveren. Er is eigenlijk geen beheersmatige oriëntatie (anders dan bijvoorbeeld OSPAR).

Door klimaatverandering waren er sinds 2008 oproepen om hervorming van de AR. Dit leidde tot de beroemde Ilulissat verklaring (2008), waarin de 'Arctic Five' stellen dat er geen noodzaak is tot een nieuw alomvattend juridisch regime voor de arctische oceaan. Meer recent is er een oproep over het oprichten van een Arctic ICES, die stapsgewijs niet alleen wetenschappelijk advies moet leveren maar langzaamaan ook regulerend zal optreden (Balton & Zagorski, 2020). Het BBNJ-verdrag (over sustainable use and marine conservation in internationale zeeën en op de zeebodem) is mogelijk ook een driver voor verandering, met verschillende componenten zoals beschermde gebieden en milieueffectrapportages. Het verdrag leunt vooral om implementatie via regionale lichamen. De vraag is of de AR dit zou kunnen of willen. Voor de internationale zeescheepvaart op de arctische oceaan is het zeerechtverdrag dat gaat over mondiaal uniforme minimumnormen opgesteld. Momenteel is er geen visserij op volle zee binnen de CAO. Tot voor kort was er geen visserij beheersorganisatie voor het grootste deel van de CAO. Sinds kort is er de 'Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean' (CAOF Agreement). Alle deelnemers ('Arctic Five' en 'Other Five': China, EU, IJsland, Japan en Korea) hebben het geratificeerd, behalve China. De toetreding van China is nodig om het verdrag in werking te laten treden. Het verdrag gaat over een tijdelijke

onthouding (16 jaar) van visserij in volle zee in de CAO, met een enkele uitzondering (o.a. exploratory fisheries). Het verdrag kan vervolgens met 5 jaar per keer verlengd worden.

Vragen

Zouden de claims van Canada en Rusland over de noordwestelijke doorvaart en noordelijke zeeroute tot nieuwe conflicten kunnen leiden? Erik: dat is heel complex. Zo claimt Canada deels binnenwateren. Het is geen recht van onschuldige doorvaart. De belangrijkste route is de northwest, northeast passage en de northern searoute. Daar gaat het vooral om territoriale zee maar ook over EEZ. Dus dan heb je zowel recht van onschuldige doorvaart als recht van scheepvaart. Je hebt de bijzondere rechtsacht van Canada en Rusland en Rusland heeft ook een groot belang bij het gebruik van die doorvaart. Canada is mogelijk eerder geneigd om dit te stoppen, vanwege een commercieel belang. Dit is geen claim, maar wel juist dat er ook staten als de VS zijn die stellen dat dit een internationale scheepvaartroute is met ander recht van doorvaart. Erik denkt dat dit niet snel tot conflict zal leiden en men waarschijnlijk tot een goede uitkomst komt.

Varen in ijzige omstandigheden en Arctische ervaringen – Marcel Pera, BigLift Shipping

BigLift Shipping is een zware lading rederij met bijna 50 jaar ervaring in zware lading transport. Momenteel heeft het bedrijf 25 schepen - voornamelijk in eigen beheer - met zware hijskranen en met roll on/ roll off capaciteit. BigLift shipping is onderdeel van Spliethoff concern, die meer dan 100 schepen voor verschillende doeleinden (o.a. voor kustvaart, breakbulk, project cargo) beheert en in eigendom heeft.

BigLift heeft sinds 1997 beschikking over schepen met ijssklasse, met de bouw van de Happy R. Dit heeft ertoe geleid dat in 2001 de eerste reis naar het arctisch gebied werd gemaakt naar Canada. Dat was de eerste ervaring met meerjarig ijs, wat tot schade aan de boeg van het schip leidde. Het was een leerzame reis en anders dan de ruime ervaring van het concern in de Baltische zee. Het volgende project was het verschepen van turbines naar Hudson Bay in Canada, een reis zonder ijs. BigLift heeft ook ervaring met varen in Antarctica, o.a. met de Suomigracht, waar onderdelen naar een Koreaans onderzoeksschip vervoerd werden. Het project had specifieke eisen, want het schip lag er vier maanden. Er was sprake van zware ijscondities, met afmeren en ook lossen op het ijs. De bemanning was 4 maanden aan boord zonder mogelijkheden voor aflossing. Daarnaast moest voldoende proviand, drinkwater, brandstof aan boord zijn en moest het vuilnis gemanaged worden.

In 2015 heeft de BigLift Happy Star twee shiploaders, twee tripper cars en 300 meter aan kade naar Sept-Îles langs de St. Lawrence vervoerd. De omstandigheden waren behoorlijk zwaar. Zo was de ijsdikte tot 1 meter en de temperatuur van -10 tot -25 graden Celsius. Het schip zelf voldeed prima. Vooral het installeren van de kade in de kou was een grote uitdaging. Zo werd er gewerkt met een buddy systeem (nooit alleen op het dek), tijdig de dekploeg wisselen om op te warmen en zorgen voor geschikte kleding en schoeisel (van stalen naar kevlar schoenzolen). Schip en scheepskranen bleken goed te functioneren bij langdurig lossen in extreme condities.

De Happy Sky als eerste Nederlandse ship door de Northern Sea Route (NSR) (noordoostelijke route) gevaren in 2015. In 2015-2016 had BigLift een groot contract via het Yamal LNG project met

modules en stukgoed. In totaal waren er meer dan 60 verschepingen naar Sabetta. De ijsdikte was soms minder dik dan de ijsdikte bij de Baltische staten, maar de compressie/ druk op het ijs was veel groter. Hierdoor hadden de ijsbrekers soms last van de weerstand en het eruit krijgen van de Happy Sky.

BigLift heeft ook ervaring met het varen via de noordwest (NW) passage. In 2016 vertrok het schip Happy Rover vanuit Korea naar Burns Harbour (Grote Meren, USA). De normale route loop via de Stille Oceaan, maar de condities in de NW-passage leken gunstig. In een eerdere havens waren al voorbereidingen getroffen. De NW-passage heeft verschillende mogelijke vaarroutes door een archipel met zeestraten. Deze zeestraten kunnen door ijsophoging geblokkeerd worden. Deze zijn in de zomer niet allemaal bevaarbaar. Hoe kun je bepalen of je er wel of niet doorheen kunt varen? Van oudsher hebben de Canadezen een systeem opgezet, de "shipping control zones". De Arctic is verdeeld in een aantal gebieden. Per gebied kun je op basis van historische klimatologische gegevens bepalen wat de ijscondities zijn en of je schip ertegen zou kunnen. O.b.v. die gegevens zou de Happy Rover er tussen 25 augustus en 30 september kunnen varen. Het systeem is opgevolgd door het kijken naar de actuele ijsconditie (AIRSS, Ice Numeral Calculation). Na uitgebreid overleg is besloten om toch door te varen. Er was een ijsloods aan boord en dagelijks werden de ice numerals en satellietbeelden van de condities bekeken. Uiteindelijk zijn ze door de Fury en Hecla Strait gevaren. Het is een van de nauwste routes, met veel stroming en zonder boeien. De route was uiteindelijk ijsvrij.

Bij een vergelijking tussen de NSR en de NW Passage valt op dat in de NSR redelijk veel scheepvaartverkeer is, de navigatie relatief eenvoudig met begeleiding door nucleaire ijsbrekers, waarvan de kosten hoog zijn. Het vaarseizoen in de Noordwest (NW) Passage is ruim en er is vrijwel geen scheepvaartverkeer.

Afsluiting

Eelco geeft Hannah Wijmenga namens BuZa en opdrachtgever voor de Dutch Arctic Circle het woord. Hannah heeft de presentaties met veel interesse gevolgd en veel geleerd op het gebied van maritieme ontwikkelingen. Dit neemt BuZa zeker mee in haar werkzaamheden en contacten. Het voorstel om een presentatie uit het Nederlandse bedrijfsleven te faciliteren in de shipping expert group binnen de Arctische Raad wordt verder verkend.

Eelco dankt alle sprekers en deelnemers voor hun bijdragen aan deze DAC-bijeenkomst. De DAC-website (www.dac-netwerk.nl) is te bezoeken voor updates en daar kan je ook aanmelden voor de DAC-nieuwsbrief en de LinkedIn-groep.